



PATENT
0505-1225P

IN THE U.S. PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Hideo IBUKURO et al. Conf.: 1790
Appl. No.: 10/646,742 Group: UNASSIGNED
Filed: August 25, 2003 Examiner: UNASSIGNED
For: STARTING DEVICE FOR VEHICULAR ENGINE

L E T T E R

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

November 25, 2003

Sir:

Under the provisions of 35 U.S.C. § 119 and 37 C.F.R. § 1.55(a), the applicant(s) hereby claim(s) the right of priority based on the following application(s):


<u>Country</u>	<u>Application No.</u>	<u>Filed</u>
JAPAN	2002-266070	September 11, 2002


A certified copy of the above-noted application(s) is(are) attached hereto.

If necessary, the Commissioner is hereby authorized in this, concurrent, and future replies, to charge payment or credit any overpayment to Deposit Account No. 02-2448 for any additional fee required under 37 C.F.R. §§ 1.16 or 1.17; particularly, extension of time fees.

Respectfully submitted,

BIRCH, STEWART, KOLASCH & BIRCH, LLP

By 
James M. Slattery, #28,380


JMS/MTS/jmb
0505-1225P

P.O. Box 747
Falls Church, VA 22040-0747
(703) 205-8000

Attachment(s)

Docket No: 0505-1225P
Appl. No: 10/646,742
Filed: August 25, 2003
Inventor: Hideo IBUKURO
et al

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

BIRCH, STEWART, K LASCH &
BIRCH, LLP

703-205-8000

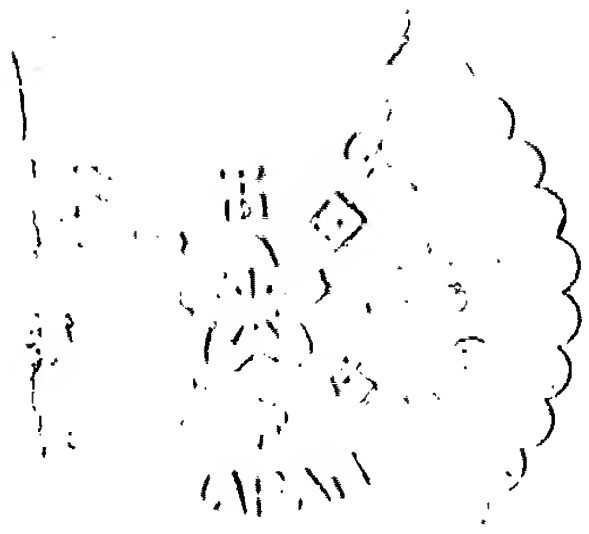
別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2002年 9月11日

出 願 番 号
Application Number: 特願2002-266070
[ST. 10/C]: [JP2002-266070]

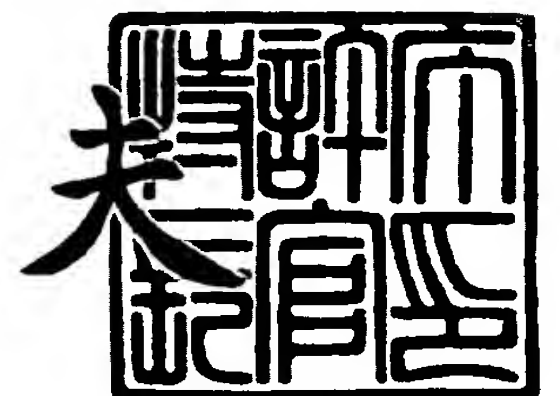
出 願 人
Applicant(s): 本田技研工業株式会社



2003年 8月18日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



出証番号 出証特2003-3066929

【書類名】 特許願

【整理番号】 H102232401

【提出日】 平成14年 9月11日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F02N 11/00

【発明の名称】 車両用エンジンの始動装置

【請求項の数】 2

【発明者】

 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研
 究所内

 【氏名】 衣袋 秀男

【発明者】

 【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研
 究所内

 【氏名】 藤久保 誠

【特許出願人】

 【識別番号】 000005326

 【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

 【代表者】 吉野 浩行

【代理人】

 【識別番号】 100071870

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 落合 健

【選任した代理人】

 【識別番号】 100097618

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 仁木 一明

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 003001

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両用エンジンの始動装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 エンジン本体（15）の一部を構成するクランクケース（21）で回転自在に支承されるクランクシャフト（27）に、発電機（68）のロータ（66）が連結されるとともに、前記クランクシャフト（27）と平行な回転軸線を有して前記エンジン本体（15）に取付けられる始動モータ（34）からの回転動力を前記クランクシャフト（27）に入力するためのオーバーランニングクラッチ（29）が装着され、前記クランクシャフト（27）と平行な軸線を有して変速機（36）が備えるメインシャフト（37）の一端に、前記クランクシャフト（27）およびメインシャフト（37）間に介装される発進クラッチ（39）が装着される車両用エンジンの始動装置において、クランクシャフト（27）の軸線に直交する平面への投影図上で前記クランクシャフト（27）および前記メインシャフト（37）の軸線を結ぶ直線とエンジン本体（15）のシリンダ軸線（C）とがなす角度範囲内に配置される始動モータ（34）が、前記クランクシャフト（27）の軸線に沿う前記エンジン本体（15）の略中央部に取付けられ、前記クランクシャフト（27）の軸線に沿う方向で前記発進クラッチ（39）を前記始動モータ（34）との間に挟む位置でオーバーランニングクラッチ（29）がクランクシャフト（27）の一端部に装着され、前記発進クラッチ（39）を跨いでエンジン本体（15）に回転自在に支承される回転軸（62）の両端部にそれぞれ固着される歯車（58，59）を含む始動歯車伝動装置（35）が前記始動モータ（34）および前記オーバーランニングクラッチ（29）間に設けられ、前記発電機（68）のロータ（66）がクランクシャフト（27）の他端部に連結されることを特徴とする車両用エンジンの始動装置。

【請求項 2】 前記クランクシャフト（27）の軸方向一端側からの側面視で前記始動モータ（34）は、その一部を前記発進クラッチ（39）にラップさせて該発進クラッチ（39）の背部に配置されることを特徴とする請求項 1 記載の車両用エンジンの始動装置。

【発明の詳細な説明】

【 0 0 0 1 】**【発明の属する技術分野】**

本発明は、エンジン本体の一部を構成するクランクケースで回転自在に支承されるクランクシャフトに、発電機のロータが連結されるとともに、前記クランクシャフトと平行な回転軸線を有して前記エンジン本体に取付けられる始動モータからの回転動力を前記クランクシャフトに入力するためのオーバーランニングクラッチが装着され、前記クランクシャフトと平行な軸線を有して変速機が備えるメインシャフトの一端に、前記クランクシャフトおよびメインシャフト間に介装される発進クラッチが装着される車両用エンジンの始動装置に関する。

【 0 0 0 2 】**【従来の技術】**

従来、このようなエンジンは、たとえば特許文献 1 等で既に知られている。

【 0 0 0 3 】**【特許文献 1】**

特許第 3 1 3 4 6 7 6 号公報

【 0 0 0 4 】**【発明が解決しようとする課題】**

ところが、上記従来のものの車両用エンジンでは、クランクシャフトの端部に発電機のロータが装着されるとともに、そのロータの直ぐ内側でクランクシャフトにオーバーランニングクラッチが装着されており、発電機の部分でのエンジン本体の張出量が大きくなり、このエンジンを自動二輪車に搭載する場合には発電機が設けられる側でのバンク角を大きくとれなくなる。

【 0 0 0 5 】

本発明は、かかる事情に鑑みてなされたものであり、発電機の部分でのエンジン本体の張出量を小さく抑え得るようにした車両用エンジンの始動装置を提供することを目的とする。

【 0 0 0 6 】**【課題を解決するための手段】**

上記目的を達成するために、請求項 1 記載の発明は、エンジン本体の一部を構

成するクランクケースで回転自在に支承されるクランクシャフトに、発電機のロータが連結されるとともに、前記クランクシャフトと平行な回転軸線を有して前記エンジン本体に取付けられる始動モータからの回転動力を前記クランクシャフトに入力するためのオーバーランニングクラッチが装着され、前記クランクシャフトと平行な軸線を有して変速機が備えるメインシャフトの一端に、前記クランクシャフトおよびメインシャフト間に介装される発進クラッチが装着される車両用エンジンの始動装置において、クランクシャフトの軸線に直交する平面への投影図上で前記クランクシャフトおよび前記メインシャフトの軸線を結ぶ直線とエンジン本体のシリンダ軸線とがなす角度範囲内に配置される始動モータが、前記クランクシャフトの軸線に沿う前記エンジン本体の略中央部に取付けられ、前記クランクシャフトの軸線に沿う方向で前記発進クラッチを前記始動モータとの間に挟む位置でオーバーランニングクラッチがクランクシャフトの一端部に装着され、前記発進クラッチを跨いでエンジン本体に回転自在に支承される回転軸の両端部にそれぞれ固着される歯車を含む始動歯車伝動装置が前記始動モータおよび前記オーバーランニングクラッチ間に設けられ、前記発電機のロータがクランクシャフトの他端部に連結されることを特徴とする。

【0007】

このような請求項1記載の発明の構成によれば、クランクシャフトの両端部に振り分けて発電機およびオーバーランニングクラッチが配置されるので、発電機の部分でのエンジン本体の張出量を小さく抑えることが可能であり、自動二輪車への搭載時にはバンク角を比較的大きくすることができ、またクランクシャフトのクランクケースからの突出量を比較的小さく抑えることでエンジン回転数の増加によるエンジン出力の向上に寄与することができる。しかもクランクシャフトの軸線に沿うエンジン本体の略中央部に始動モータが取付けられるので、クランクシャフトの軸線に沿う方向でのエンジン重量のアンバランスが始動モータの取付けに起因して生じることを防止することができ、またクランクシャフトの軸線に沿う方向で発進クラッチを始動モータとの間に挟む位置にオーバーランニングクラッチが配置され、発進クラッチを跨ぐ回転軸の両端部にそれぞれ固着される歯車を含む始動歯車伝動装置が始動モータおよびオーバーランニングクラッチ間

に設けられているので、発進クラッチすなわち変速機のメインシャフトを比較的高い位置に配置し、クランクシャフトおよび変速機間の伝動構造をコンパクトに構成することができる。

【 0 0 0 8 】

また請求項 2 記載の発明は、上記請求項 1 記載の発明の構成に加えて、前記クランクシャフトの軸方向一端側からの側面視で前記始動モータは、その一部を前記発進クラッチにラップさせて該発進クラッチの背部に配置されることを特徴とし、かかる構成によれば、発進クラッチすなわち変速機のメインシャフトをより高い位置に配置し、クランクシャフトおよび変速機間の伝動構造をよりコンパクトに構成することができる。

【 0 0 0 9 】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の実施の形態を、添付の図面に示した本発明の一実施例に基づいて説明する。

【 0 0 1 0 】

図 1 ～図 1 3 は本発明の一実施例を示すものであり、図 1 はエンジンの側面図、図 2 は図 1 の 2 - 2 線断面図、図 3 は図 2 の要部拡大図、図 4 は図 1 の 4 - 4 線拡大断面図、図 5 は図 2 の 5 - 5 線拡大断面図、図 6 は図 2 の 6 - 6 線断面図、図 7 はねじ式リフタの拡大縦断面図、図 8 はオイルポンプからメインギャラリおよびサブギャラリまでのオイル供給系統を示す図、図 9 はクランクケースを図 1 の 9 矢視方向から見た図、図 1 0 は図 6 の 1 0 - 1 0 線断面図、図 1 1 は図 2 の 1 1 - 1 1 線断面図、図 1 2 は図 1 1 の 1 2 - 1 2 線断面図、図 1 3 は発電機カバーを図 1 2 の 1 3 - 1 3 線矢視方向から見た図である。

【 0 0 1 1 】

先ず図 1 および図 2 において、この直列 4 気筒エンジンは、たとえば自動二輪車に搭載されるものであり、前上がりに傾斜したシリンダ軸線 C を有するエンジン本体 1 5 は、直列に並ぶ 4 つのシリンダボア 1 6 …が設けられるシリンダ部 1 7 ならびに該シリンダ部 1 7 の下部に連なるアッパケース部 1 8 を一体に有するシリンダブロック 1 9 と、前記アッパケース部 1 8 と協働してクランクケース 2

1 を構成するようにしてシリンダブロック 1 9 の下部に結合されるロアケース 2 0 と、ロアケース 2 0 の下部すなわちクランクケース 2 1 の下部に結合されるオイルパン 2 2 と、前記シリンダブロック 1 9 の上部に結合されるシリンダヘッド 2 3 と、該シリンダヘッド 2 3 の上部に結合されるヘッドカバー 2 4 とを備える。

【 0 0 1 2 】

各シリンダボア 1 6 … にそれぞれ摺動自在に嵌合されるピストン 2 5 … はコンロッド 2 6 … を介してクランクシャフト 2 7 … に連結されており、該クランクシャフト 2 7 … は、クランクケース 2 1 に設けられる複数のクランクジャーナル壁 2 8 … で回転自在に支承される。

【 0 0 1 3 】

図 3 および図 4 を併せて参照して、クランクシャフト 2 7 の軸方向に沿う一方側（この実施例では自動二輪車の進行方向に沿う前方側）のクランクジャーナル壁 2 8 から突出したクランクシャフト 2 7 の一端部には、オーバーランニングクラッチ 2 9 が装着される。

【 0 0 1 4 】

このオーバーランニングクラッチ 2 9 は、従来周知のものであり、クランクシャフト 2 7 の一端部に固定される円筒状のハブ 3 0 a を有するクラッチアウト 3 0 と、前記ハブ 3 0 a との間にニードルベアリング 3 3 を介して相対回転可能に支承されるクラッチインナ 3 1 と、クラッチアウト 3 0 およびクラッチインナ 3 1 間に介装される複数のスプラグ 3 2 … とで構成され、各スプラグ 3 2 … は、クラッチインナ 3 1 の正転時に起立作動してクラッチインナ 3 1 およびクラッチアウト 3 0 間を連結する。

【 0 0 1 5 】

オーバーランニングクラッチ 2 9 は、クランクシャフト 2 7 と平行な回転軸線を有してエンジン本体 1 5 におけるクランクケース 2 1 のアップケース部 1 8 に取付けられる始動モータ 3 4 からの回転動力をクランクシャフト 2 7 に入力するためのものであり、始動モータ 3 4 およびオーバーランニングクラッチ 2 9 間には始動歯車伝動装置 3 5 が設けられる。

【 0 0 1 6 】

ところで、クランクシャフト 2 7 の出力は変速機 3 6 で変速されて駆動輪である後輪に伝達されるものであり、変速機 3 6 が備えるメインシャフト 3 7 は、クランクシャフト 2 7 と平行な軸線を有してクランクケース 2 1 のアップケース部 1 8 にボールベアリング 3 8 等を介して回転自在に支承される。

【 0 0 1 7 】

メインシャフト 3 7 の一端には、クランクシャフト 2 7 およびメインシャフト 3 7 間に介装される発進クラッチ 3 9 が装着されており、該発進クラッチ 3 9 は、メインシャフト 3 7 に相対回転自在に支承される有底円筒状のクラッチハウジング 4 0 と、クラッチハウジング 4 0 内に同軸に收容されてメインシャフト 3 7 に固定されるクラッチセンタ 4 1 と、クラッチハウジング 4 0 の内周にスプライン嵌合される複数枚の摩擦板 4 2 …と、これらの摩擦板 4 2 …と交互に重なるようにしてクラッチセンタ 4 1 の外周に軸方向摺動自在に嵌合される複数枚の摩擦板 4 3 …と、クラッチセンタ 4 1 が備える受圧板 4 1 a に向けて前記摩擦板 4 2 …、4 3 …を押圧可能な加圧板 4 4 とを備える。

【 0 0 1 8 】

クラッチハウジング 4 0 は、メインシャフト 3 7 に装着された円筒状のスリーブ 4 5 にニードルベアリング 4 6 を介して回転自在に支承されており、クラッチハウジング 4 0 はメインシャフト 3 7 に対して相対回転可能である。また加圧板 4 4 はリリース板 4 7 に一体に形成されており、リリース板 4 7 を貫通する複数の支軸 4 1 b …がクラッチセンタ 4 1 に一体に設けられ、リリース板 4 7 およびクラッチセンタ 4 1 間には支軸 4 1 b …を囲繞するコイル状のクラッチばね 4 8 …が介装される。さらにリリース板 4 7 は、メインシャフト 3 7 に軸方向相対移動可能に挿入されるリリースロッド 4 9 にリリースベアリング 5 0 を介して回転自在に支承される。

【 0 0 1 9 】

このような発進クラッチ 3 9 では、リリースロッド 4 9 が軸方向に作動するのに応じて、受圧板 4 1 a および加圧板 4 4 間に摩擦板 4 2 …、4 3 …を挟圧してクラッチハウジング 4 0 およびクラッチセンタ 4 1 間を接続する状態と、受圧板

4 1 a および加圧板 4 4 間で摩擦板 4 2 …, 4 3 …を自由状態としてクラッチハウジング 4 0 およびクラッチセンタ 4 1 間を遮断する状態とを切換可能である。

【 0 0 2 0 】

また前記一端側のクランクジャーナル壁 2 8 よりも内側でクランクシャフト 2 7 には駆動歯車 5 1 が一体に形成され、この駆動歯車 5 1 に噛合する被動歯車 5 2 が、前記発進クラッチ 3 9 のクラッチハウジング 4 0 に、ダンパばね 5 3 および弾性材 5 4 を介して連結される。

【 0 0 2 1 】

而して発進クラッチ 3 9 が接続状態となったときに、クランクシャフト 2 7 からの動力が駆動歯車 5 1、被動歯車 5 2 および発進クラッチ 3 9 を介してメインシャフト 3 7 に伝達されることになる。

【 0 0 2 2 】

ところで、前記オーバーランニングクラッチ 2 9 および発進クラッチ 3 9 は、クランクシャフト 2 7 の軸線に沿う一方側でシリンダブロック 1 9 およびロアケース 2 0 の側壁（この実施例では自動二輪車の進行方向前方に向かって右側の側壁）から突出した位置に配置されており、シリンダブロック 1 9 およびロアケース 2 0 の前記側壁にはオーバーランニングクラッチ 2 9 および発進クラッチ 3 9 を覆うカバー 5 5 が締結される。

【 0 0 2 3 】

またクランクケース 2 1 におけるアップケース部 1 8 には、クランクシャフト 2 7 の軸線に沿うエンジン本体 1 5 の略中央部に対応する部分に配置される支持壁 1 8 a が設けられており、クランクシャフト 2 7 の軸線に直交する平面への投影図上で、シリンダ軸線 C と、クランクシャフト 2 7 の軸線およびメインシャフト 3 7 の軸線を結ぶ直線 L とがなす角度の範囲内に配置される始動モータ 3 4 が、前記支持壁 1 8 a に取付けられる。しかも始動モータ 3 4 は、クランクシャフト 2 7 の軸方向一端側からの側面視で、該始動モータ 3 4 の一部を発進クラッチ 3 9 にラップさせるようにして発進クラッチ 3 9 の背部に配置される。

【 0 0 2 4 】

すなわち始動モータ 3 4 は、クランクシャフト 2 7 の軸線に沿う方向で発進ク

ラッチ 3 9 をオーバーランニングクラッチ 2 9 との間に挟むようにして、クランクシャフト 2 7 の軸線に沿うエンジン本体 1 5 の略中央部に配置されることになる。

【 0 0 2 5 】

始動歯車伝動装置 3 5 は、始動モータ 3 4 の出力軸 5 6 に固定されるピニオン 5 7 と、該ピニオン 5 7 に噛合する大径歯車 5 8 と、大径歯車 5 8 と一体に回転する小径歯車 5 9 と、小径歯車 5 9 に噛合するアイドル歯車 6 0 と、アイドル歯車 6 0 に噛合するようにしてオーバーランニングクラッチ 2 9 のクラッチインナ 3 1 に固着されるリング歯車 6 1 とを備え、始動モータ 3 4 の出力は、ピニオン 5 7 および大径歯車 5 8、小径歯車 5 9 およびアイドル歯車 6 0、ならびにアイドル歯車 6 0 およびリング歯車 6 1 によって 3 段階に減速され、オーバーランニングクラッチ 2 9 を介してクランクシャフト 2 7 に伝達されることになる。

【 0 0 2 6 】

しかも大径歯車 5 8 および小径歯車 5 9 は、発進クラッチ 3 9 を跨ぐように延びて支持壁 1 8 a およびカバー 5 5 によって回転自在に支承される回転軸 6 2 の両端部にそれぞれ固着されており、アイドル歯車 6 0 は、ロアケース部 1 8 およびカバー 5 5 で支持される支軸 6 3 で回転自在に支承される。

【 0 0 2 7 】

図 2 に注目して、クランクシャフト 2 7 の他端部は、クランクシャフト 2 7 の軸線に沿う他方側でのシリンダブロック 1 9 の側壁と、該シリンダブロック 1 9 に締結される発電機カバー 6 4 との間に形成される発電機室 6 5 に突入されており、該発電機室 6 5 内でクランクシャフト 2 7 の他端部には、ロータ 6 6 が固定される。また発電機室カバー 6 4 の内面には、前記ロータ 6 6 で囲繞されるステータ 6 7 が固定されており、ロータ 6 6 およびステータ 6 7 で発電機 6 8 が構成される。

【 0 0 2 8 】

図 5 を併せて参照して、シリンダブロック 1 9 のシリンダ部 1 7 およびシリンダヘッド 2 3 間には、各ピストン 2 5 …の頂部を臨ませる燃焼室 7 0 …が形成されており、シリンダヘッド 2 3 には、各燃焼室 7 0 …毎に一对ずつの吸気弁 7 1

…および排気弁 72…が開閉作動可能に配設され、弁ばね 73…， 74…により各吸気弁 71…および排気弁 72…は閉弁方向にはね付勢される。

【0029】

シリンダヘッド 23…には、各吸気弁 71…の頂部に当接するリフタ 75…が各吸気弁 71…の開閉作動軸線に沿う方向に摺動可能に嵌合されるとともに、各排気弁 72…の頂部に当接するリフタ 76…が各排気弁 72…の開閉作動軸線に沿う方向に摺動可能に嵌合される。

【0030】

リフタ 75…には吸気側カム 77…が吸気弁 71…とは反対側から摺接されており、リフタ 76…には排気側カム 78…が排気弁 72…とは反対側から摺接される。吸気側カム 77…は吸気側カムシャフト 79 に一体に設けられており、排気側カム 78…は排気側カムシャフト 80 に一体に設けられる。

【0031】

シリンダヘッド 23 には、吸気側カムシャフト 79 および排気側カムシャフト 80 に共通にして各燃焼室 70…に対応する位置に配置されるカムジャーナル壁 81…と、吸気側カムシャフト 79 および排気側カムシャフト 80 に共通にして両カムシャフト 79， 80 の軸方向に沿う一端側に配置されるカムジャーナル壁 82 とが一体に設けられ、吸気側カムシャフト 79 および排気側カムシャフト 80 に共通にして前記カムジャーナル壁 81…， 82 にそれぞれ締結されるカムホルダ 83…， 84 と、前記カムジャーナル壁 81…， 82 とで吸気側カムシャフト 79 および排気側カムシャフト 80 が回転自在に支承される。しかも 4 個の前記各カムホルダ 83…は、一対ずつ一体に連結される。

【0032】

図 6 を併せて参照して、吸気側および排気側カムシャフト 79， 80 には、クランクシャフト 27 の回転動力が 1/2 に減速されて調時伝動装置 85 により伝達される。

【0033】

この調時伝動装置 85 は、クランクシャフト 27 の軸方向一端側のクランクジャーナル壁 28 およびオーバーランニングクラッチ 29 間でクランクシャフト 2

7に固着された駆動スプロケット86と、吸気側カムシャフト79の一端に固定される被動スプロケット87と、排気側カムシャフト80の一端に固定される被動スプロケット88と、各スプロケット86, 87, 88に巻掛けられる無端状のカムチェーン89とを備える。しかも駆動スプロケット86と、カムチェーン89の下部はシリンダブロック19およびカバー55間に収納されており、カムチェーン89の上部は、シリンダヘッド23に設けられたカムチェーン室90に走行可能に収容される。

【0034】

カムチェーン89の緩み側、すなわち駆動スプロケット86および被動スプロケット87間のカムチェーン89には、テンショナアーム92、制御アーム93およびテンショナリフタ94を備えるチェーンテンショナ装置91によって一定の緊張力が付与される。

【0035】

テンショナアーム92は、駆動スプロケット86の近傍でシリンダブロック19に第1ピボット95を介して揺動可能に支承されるテンショナアーム本体96と、カムチェーン89の緩み側外面に摺接するようにしてテンショナアーム本体96に取付けられる合成樹脂製のシュー97とから成る。テンショナアーム本体96は、カムチェーン89の緩み側外面に向けて弓なりに彎曲するようにしてばね鋼により帯状に形成され、シュー97は、テンショナアーム本体96の前面を被覆するように形成される。

【0036】

制御アーム93は、前記テンショナアーム本体96と同様にばね鋼により形成されるものであり、被動スプロケット87の近傍で第2ピボット98によってシリンダヘッド23に基端が揺動可能に支承されており、制御アーム93の揺動端は、テンショナアーム本体96の揺動端部背面に当接される。この制御アーム93の中間部背面には、ゴム等のクッション材99を介して受圧板100が接合されており、テンショナリフタ94は、前記受圧板100をテンショナアーム92側に付勢するようにしてシリンダヘッド23に取付けられる。

【0037】

図7において、テンショナリフタ94は、シリンダヘッド23に締結されるフランジ101aを有するリフタケース101と、受圧板100に当接する押圧部102を先端に有してリフタケース101に回転不能に支持される中空状のリフタロッド103と、リフタロッド103の中空部に螺合するねじ軸104と、リフタケース101内で前記ねじ軸104をリフタロッド103の進出方向に回転付勢する捩じりコイルばね105とを有する従来周知のものである。

【0038】

このようなテンショナリフタ94において、捩じりコイルばね105の捩じり力は、ねじ軸104によってスラスト荷重に変換増幅され、リフタロッド103が制御アーム93側に付勢される。

【0039】

クランクケース21におけるロアケース20には、クランクシャフト27と平行な回転軸線を有するオイルポンプ108が取付けられており、発進クラッチ39のクラッチハウジング40に相対回転不能に係合されるスプロケット109と、オイルポンプ108の回転軸111に固定されるスプロケット（図示せず）とに無端状のチェーン110が巻掛けられる。

【0040】

図8を併せて参照して、オイルパン22内のオイルはオイルストレーナ112を介してオイルポンプ108により汲み上げられ、ロアケース20に設けられた吐出路114にオイルポンプ108からオイルが吐出される。しかも吐出路114およびオイルパン22間にはリリーフ弁113が介装され、吐出路114のオイル圧は一定に維持される。

【0041】

ところで、クランクジャーナル壁18…およびクランクシャフト27間の潤滑部、ならびに変速機36には、クランクケース21のロアケース20に設けられるメインギャラリ115からオイルが給油されるものであり、このメインギャラリ115は、オイルポンプ108の吐出口にオイルフィルタ116およびオイルクーラ118を介して接続され、クランクジャーナル壁18…およびクランクシャフト27間の潤滑部にオイルを導く通路120…がメインギャラリ115に通

じるようにしてロアケース 20 に設けられる。

【0042】

またクランクケース 21 のロアケース 20 には、シリンダヘッド 23 側にオイルを導くようにしてメインギャラリ 115 と並列にオイルフィルタ 116 の出口 116b に接続されるサブギャラリ 117 が設けられる。

【0043】

サブギャラリ 117 は、オイルフィルタ 116 の出口 116b をオイルクーラ 118 に通じさせるようにして直線状に延びる第 1 通路部分 117a と、第 1 通路部分 117a とは反対方向に直線状に延びる第 2 通路部分 117b とから成るものである。すなわち吐出路 114 がオイルフィルタ 116 の入口 116a に接続されており、オイルフィルタ 116 の出口 116b に通じる第 1 通路部分 117a からオイルクーラ 118 に導入されたオイルは、オイルクーラ 118 の中心部に設けられる出口 118b に同軸に通じるようにしてロアケース 20 に設けられた連通路 119 を介してメインギャラリ 115 に導かれる。

【0044】

サブギャラリ 117 と、オイルクーラ 118 の出口 118b に通じるメインギャラリ 115 とは、クランクシャフト 27 の軸線と平行な軸線を有してクランクケース 21 のロアケース 20 に設けられており、吐出路 114 は、メインギャラリ 115 およびサブギャラリ 117 と直交する軸線を有してメインギャラリ 115 およびサブギャラリ 117 の下方に配置される。

【0045】

しかもサブギャラリ 117 の中心線、メインギャラリ 115 の中心線、連通路 119 の中心線、ならびにオイルフィルタ 116 およびオイルクーラ 118 の中心軸線は同一平面に配置される。

【0046】

図 9 において、オイルフィルタ 116 およびオイルクーラ 118 は、クランクケース 21 の外壁面、この実施例では自動二輪車の進行方向に沿うロアケース 20 の前部外壁面に取付けられる。

【0047】

クランクケース 2 1 におけるロアケース 2 0 の外壁面には、オイルフィルタ 1 1 6 のハウジング 1 2 1 を取付けるための円形を取付け座 1 2 2 が設けられており、その取付け座 1 2 2 の中心部にサブギャラリ 1 1 7 に通じる円形の出口 1 1 6 b が配置され、吐出路 1 1 4 に通じる入口 1 1 6 a は出口 1 1 6 b から偏心した位置で取付け座 1 2 2 内に配置される。

【 0 0 4 8 】

また取付け座 1 2 2 に隣接した位置でロアケース 2 0 の外壁面には、オイルクーラ 1 1 8 が備えるハウジング（図示せず）の一部を嵌合せしめる有底の円形凹部 1 2 3 が設けられ、サブギャラリ 1 1 7 における第 1 通路部分 1 1 7 a は円形凹部 1 2 3 の内側面に開口され、その開口部がオイルクーラ 1 1 8 の入口 1 1 8 a となる。また円形凹部 1 2 3 の中央部には出口 1 1 8 b が開口されており、この出口 1 1 8 b が連通路 1 1 9 を介してメインギャラリ 1 1 5 に連通する。

【 0 0 4 9 】

クランクシャフト 2 7 の軸線に沿う一方側で前記サブギャラリ 1 1 7 の一端に通じて上方に延びる油路 1 2 4 がクランクケース 2 1 に設けられ、この油路 1 2 4 は、シリンダブロック 1 9 のシリンダ部 1 7 に設けられた油路 1 2 5 を介してシリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 に連通する。

【 0 0 5 0 】

シリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 は、シリンダヘッド 2 3 に設けられる複数のカムジャーナル壁 8 1 …, 8 2 のうちクランクシャフト 2 7 の軸線に沿う一端側のカムジャーナル壁 8 2 に設けられて前記シリンダ部 1 7 の油路 1 2 5 に通じて直線状に延びる連通路 1 2 7 を備える。

【 0 0 5 1 】

図 1 0 において、前記カムジャーナル壁 8 2 と、そのカムジャーナル壁 8 2 に締結されるカムホルダ 8 4 には、排気側カムシャフト 8 0 を囲繞する環状溝 1 2 8 が設けられており、前記連通路 1 2 7 の上端は該環状溝 1 2 8 に開口される。しかも排気側カムシャフト 8 0 には、その排気側カムシャフト 8 0 の両端で閉じられる潤滑油路 1 2 9 が同軸に設けられるとともに、環状溝 1 2 8 を潤滑油路 1 2 9 に通じさせる連通孔 1 3 0 と、各排気側カム 7 8 …の側面に外端を開口させ

るとともに内端を潤滑油路 129 に通じさせる潤滑油孔 131…とが設けられる。また他のカムジャーナル壁 81…およびカムホルダ 83…には排気側カムシャフト 80 を囲繞する環状溝 132…が設けられており、排気側カムシャフト 80 には、潤滑油路 129 を各環状溝 132…に通じさせる連通孔 133…が設けられる。

【0052】

このようにしてサブギャラリ 117 からのオイルは排気側カムシャフト 80 内の潤滑油路 129 に供給され、各排気側カム 78…およびリフタ 76…の摺接部、ならびにカムジャーナル壁 81…、82 およびカムホルダ 83…、84 と排気側カムシャフト 80 との摺接部に前記潤滑油路 129 から供給されることになる。

【0053】

前記シリンダヘッド 23 まわりの油路 126 は、複数のカムジャーナル壁 81…、82 および複数のカムホルダ 83…、84 の 1 つであるカムジャーナル壁 82 およびカムホルダ 84 と、吸気側カムシャフト 79 および排気側カムシャフト 80 との摺接部を通過するものであり、前記カムジャーナル壁 82 および前記カムホルダ 84 に設けられて排気側カムシャフト 80 を囲繞する前記環状溝 128 と、前記カムジャーナル壁 82 および前記カムホルダ 84 に設けられて吸気側カムシャフト 79 を囲繞する前記環状溝 134 とは、前記カムジャーナル壁 82 および前記カムホルダ 84 の結合面の少なくとも一方（この実施例ではカムホルダ 84）に設けられる連通溝 135 によって相互に連通され、環状溝 134 に通じる連通路 136 が前記連通路 127 と平行に延びるようにしてカムジャーナル壁 82 に直線状に設けられる。

【0054】

ところで吸気側カムシャフト 79 側の潤滑は、前記排気側カムシャフト 80 の潤滑と同様の潤滑構造によってなされるものであり、環状溝 134 から吸気側カムシャフト 79 内に導入されたオイルが、各吸気側カム 77…およびリフタ 75…の摺接部、ならびにカムジャーナル壁 81…、82 およびカムホルダ 83…、84 と吸気側カムシャフト 79 との摺接部に供給されることになる。

【 0 0 5 5 】

シリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 は、前記連通路 1 2 7 に通じてシリンダヘッド 2 3 に設けられる通路 1 3 7 をも含むものであり、この連通路 1 3 7 は、ねじ式リフタ 9 4 のリフタハウジング 1 0 1 に設けられた通路 1 3 8 に連通され、該通路 1 3 8 はリフタハウジング 1 0 1 内に開口する。すなわちシリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 の下流端はねじ式リフタ 9 4 に接続されることになる。

【 0 0 5 6 】

シリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 で供給されたオイルは、シリンダヘッド 2 3 からオイルパン 2 2 側に戻されるものであり、図 1 1 で示すように、シリンダヘッド 2 3 の上面 2 3 a は、吸気側カムシャフト 7 9 側および排気側カムシャフト 8 0 側にオイルを振り分けるようにするために、上方に突出した三角形状となるように形成される。

【 0 0 5 7 】

而して吸気側カムシャフト 7 9 側に流れたオイルは、シリンダヘッド 2 3 およびシリンダブロック 1 9 に設けられて同軸に通じる戻し油路 1 3 9, 1 4 0 を経てオイルパン 2 2 側に戻される。一方、排気側カムシャフト 8 0 側に流れたオイルは、発電機室 6 5 内を経てオイルパン 2 2 側に戻されるものであり、シリンダヘッド 2 3 には該シリンダヘッド 2 3 の上面に開口するヘッド側戻し油路 1 4 1 が設けられ、シリンダブロック 1 9 には、ヘッド側戻し油路 1 4 1 に通じるブロック側戻し油路 1 4 2 が、発電機室 6 5 内に通じるようにして設けられる。

【 0 0 5 8 】

図 1 2 を併せて参照して、シリンダブロック 1 9 には、ブロック側戻し油路 1 4 2 の中間部に通じる分岐油路 1 4 3 が設けられており、該分岐油路 1 4 3 は、ブロック側戻し油路 1 4 2 を流通するオイルの一部が発電機室 6 5 を迂回してオイルパン 2 2 側に流れるように形成される。しかも分岐油路 1 4 3 はクランクケース 2 1 のアップケース部 1 8 に設けられ、ロアケース 2 0 には分岐油路 1 4 3 に上端を通じさせるとともに下端をオイルパン 2 2 に向けて開口した戻し油路 1 4 4 が上下に延びて設けられる。

【0059】

ところで前記ブロック側戻し油路142は、発電機カバー64のシリンダブロック19への結合面に開口するものであり、発電機カバー64には、ブロック側戻し油路142から導かれたオイルを発電機68のステータ67側に導くガイド部145が形成される。

【0060】

図13を併せて参照して、前記ガイド部145は、ブロック側戻し油路142に一端を通じさせるようにして発電機カバー64の内側面に設けられて発電機カバー64の閉塞端側に延びる溝部145aと、該溝部145aの下縁に形成される樋部145bと、発電機カバー64の閉塞端に設けられて前記溝部145の他端から半径方向内方に延びる壁部145cとから成るものである。

【0061】

次にこの実施例の作用について説明すると、クランクシャフト27の両端部に振り分けて発電機68およびオーバーランニングクラッチ29が配置されるので、発電機68の部分でのエンジン本体15の張出量を小さく抑えることが可能であり、自動二輪車への搭載時にはバンク角を比較的大きくすることができる。しかもクランクシャフト27のクランクケース21からの突出量を比較的小さく抑えることでエンジン回転数の増加によるエンジン出力の向上に寄与することができる。

【0062】

またクランクシャフト27の軸線に直交する平面への投影図上でクランクシャフト27およびメインシャフト37の軸線を結ぶ直線と、エンジン本体15のシリンダ軸線Cとがなす角度範囲内に始動モータ34が配置されており、この始動モータ34は、クランクシャフト27のの軸線に沿うエンジン本体15の略中央部に取付けられている。したがってクランクシャフト27の軸線に沿う方向でのエンジン重量のアンバランスが始動モータ34の取付けに起因して生じることを防止することができる。

【0063】

またクランクシャフト27の軸線に沿う方向で発進クラッチ39を始動モータ

34との間に挟む位置でオーバーランニングクラッチ29がクランクシャフト27の一端部に装着され、発進クラッチ39を跨いでエンジン本体15に回転自在に支承される回転軸62の両端部にそれぞれ固着される大径歯車58および小径歯車59を含む始動歯車伝動装置35が、始動モータ34およびオーバーランニングクラッチ29間に設けられている。したがって発進クラッチ39すなわち変速機36のメインシャフト37を比較的高い位置に配置し、クランクシャフト27および変速機36間の伝動構造をコンパクトに構成することができる。

【0064】

さらにクランクシャフト27の軸方向一端側からの側面視で始動モータ34は、その一部を発進クラッチ39にラップさせて該発進クラッチ39の背部に配置されるものであり、このような配置により、発進クラッチ39すなわち変速機36のメインシャフト37をより高い位置に配置し、クランクシャフト27および変速機36間の伝動構造をよりコンパクトに構成することができる。

【0065】

ところでクランクケース21には、オイルポンプ108の吐出口にオイルフィルタ116およびオイルクーラ118を介して接続されるメインギャラリ115が設けられるのであるが、シリンダヘッド23側にオイルを導くようにしてメインギャラリ115と並列にオイルフィルタ116の出口116bに接続されるサブギャラリ117がクランクケース21に設けられている。

【0066】

このようにシリンダヘッド23側に給油すべきオイルを、メインギャラリ115と並列にしてオイルフィルタ116の出口116bに通じるサブギャラリ117で導くようにすることで、少なくとも2つに分けてエンジンの各潤滑部に給油を行なうようにして各潤滑部への均等な給油を可能とすることができ、圧力損失が大きくなることを回避してシリンダヘッド23側にも十分な給油ができるようになる。しかもサブギャラリ117をシリンダヘッド23側に給油するための専用通路とすることで、サブギャラリ117からシリンダヘッド23までの通路構成を単純化することができる。

【0067】

またサブギャラリ 117 は、オイルフィルタ 116 の出口 116b をオイルクーラ 118 に通じさせるようにして直線状に延びる第 1 通路部分 117a と、第 1 通路部分 117a とは反対方向に直線状に延びる第 2 通路部分 117b とから成るものであり、サブギャラリ 117 を単純形状としてサブギャラリ 117 の形成を容易とすることができる。

【0068】

またサブギャラリ 117 と、オイルクーラ 118 の出口 118b に通じるメインギャラリ 115 とが、クランクシャフト 27 の軸線と平行な軸線を有してクランクケース 21 に設けられるので、サブギャラリ 117 に加えて、メインギャラリ 115 も単純形状とし、メインギャラリ 115 の形成を容易とすることができる。

【0069】

しかもサブギャラリ 117 の中心線、メインギャラリ 115 の中心線、オイルクーラ 118 の出口 118b をメインギャラリ 115 に通じさせる連通路 119 の中心線、ならびにオイルフィルタ 116 およびオイルクーラ 118 の中心軸線が同一平面に配置されるものであるので、クランクケース 21 の通路形成を容易とすることができる。

【0070】

またオイルポンプ 108 およびオイルフィルタ 116 間を結ぶ吐出路 114 が、メインギャラリ 115 およびサブギャラリ 117 と直交する軸線を有してメインギャラリ 115 およびサブギャラリ 117 の下方に配置されており、サブギャラリ 117、メインギャラリ 115 および吐出路 114 を上下方向にコンパクトに纏めて配置することができる。

【0071】

さらにオイルフィルタ 116 およびオイルクーラ 118 が相互に並んでクランクケース 21 の外壁面に取付けられており、オイルフィルタ 116 およびオイルクーラ 118 をそれらの軸間を極力短くしてコンパクトな配置でクランクケース 21 に取付けることができる。

【0072】

クランクシャフト 2 7 からの回転動力は、カムチェーン 8 9 を有する調時伝動装置 8 5 により吸気側および排気側カムシャフト 7 9, 8 0 に伝達されるものであり、カムチェーン 8 9 に摺接されるテンショナアーム 9 2 に一端を接続させたリフタロッド 1 0 3 を有するねじ式リフタ 9 4 がシリンダヘッド 2 3 に設けられており、オイルポンプ 1 0 8 から吐出されるオイルを導くようにしてシリンダヘッド 2 3 まわりに形成される油路 1 2 6 の下流端はねじ式リフタ 9 4 に接続されている。

【 0 0 7 3 】

したがってシリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 へのオイルポンプ 1 0 8 からの給油圧力が途中で低下することを回避して、ねじ式リフタ 9 4 に確実に給油することができる。

【 0 0 7 4 】

またシリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 は、複数のカムジャーナル壁 8 1 …, 8 2 であるカムジャーナル壁 8 2 と、そのカムジャーナル壁 8 2 に締結されるカムホルダ 8 4 と、カムホルダと、吸気側および排気側カムシャフト 7 9, 8 0 との摺接部を通過するように形成されるものであり、吸気側および排気側カムシャフト 7 9, 8 0 の潤滑を確実に達成することができる。

【 0 0 7 5 】

シリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 の一部が、吸気側および排気側カムシャフト 7 9, 8 0 を共通に回転自在に支承するように形成されるカムジャーナル壁 8 2 およびカムホルダ 8 4 に設けられて両カムシャフト 7 9, 8 0 を囲繞する一対の環状溝 1 2 8, 1 3 4 と、両環状溝 1 2 8, 1 3 4 間を結ぶようにして前記カムジャーナル壁 8 2 および前記カムホルダ 8 4 の結合面の少なくとも一方に設けられる連通溝 1 3 5 と、両環状溝 1 2 8, 1 3 4 にそれぞれ通じるようにしてカムジャーナル壁 8 2 に直線状に設けられる一対の連通路 1 2 7, 1 3 6 とで構成されており、このように構成することで、シリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 のうち、吸気側および排気側カムシャフト 7 9, 8 0 を潤滑するための部分を容易に形成することができる。

【 0 0 7 6 】

さらにシリンダヘッド 2 3 まわりの油路 1 2 6 には、メインギャラリ 1 1 5 とは独立したサブギャラリ 1 1 7 からオイルが給油されるので、メインギャラリ 1 1 5 に給油される給油圧力に、シリンダヘッド 2 3 まわりに給油されることによる悪影響が及ぶことを防止することができる。

【 0 0 7 7 】

シリンダヘッド 2 3 からのオイルを発電機室 6 5 内を経てオイルパン 2 2 側に戻すために、シリンダヘッド 2 3 に設けられるヘッド側戻し油路 1 4 1 に通じるブロック側戻し油路 1 4 2 が、発電機室 6 5 内に通じてシリンダブロック 1 9 に設けられているが、ブロック側戻し油路 1 4 2 の中間部に通じる分岐油路 1 4 3 がシリンダブロック 1 9 に設けられ、該分岐油路 1 4 3 は、ブロック側戻し油路 1 4 2 を流通するオイルの一部が発電機室 6 5 を迂回してオイルパン 2 2 側に流れるように形成されている。

【 0 0 7 8 】

したがってヘッド側戻し油路 1 4 1 を経てブロック側戻し油路 1 4 2 に導入されたオイルの一部は、分岐油路 1 4 3 側に分岐することによって発電機室 6 5 を迂回してオイルパン 2 2 側に流れるので、発電機室 6 5 内に導入されるオイル量が無闇に多くならないように調整することができ、発電機 6 8 のロータ 6 6 の回転による攪拌抵抗を比較的小さく抑えることができ、それにより油温の上昇やフリクションロスの増加を防止することができる。

【 0 0 7 9 】

また分岐油路 1 4 3 が、シリンダブロック 1 9 の下部のアッパケース部 1 8 に設けられ、アッパケース部 1 8 と協働してクランクケース 2 1 を構成するロアケース 2 0 には、分岐油路 1 4 3 に上端を通じさせるとともに下端をオイルパン 2 2 に向けて開口した戻し油路 1 4 4 が上下に延びて設けられており、分岐油路 1 4 3 側に流れたオイルを確実にオイルパン 2 2 に導くことができる。

【 0 0 8 0 】

さらにブロック側戻し油路 1 4 2 から発電機室 6 5 内に導かれたオイルをステータ 6 7 側に導くガイド部 1 4 5 が、発電機カバー 6 4 の内面に設けられるので、発電機室 6 5 内に導入されたオイルがロータ 6 6 に極力接触しないようにして

ステータ 6 7 の冷却に専ら用いられるようにし、効率的な冷却を可能とするとともにロータ 6 6 の攪拌抵抗を効果的に低減することができる。

【 0 0 8 1 】

以上、本発明の実施例を説明したが、本発明は上記実施例に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された本発明を逸脱することなく種々の設計変更を行うことが可能である。

【 0 0 8 2 】

【発明の効果】

以上のように請求項 1 記載の発明によれば、発電機の部分でのエンジン本体の張出量を小さく抑えることが可能であり、自動二輪車への搭載時にはバンク角を比較的大きくすることができ、エンジン回転数の増加によるエンジン出力の向上に寄与することができる。またクランクシャフトの軸線に沿う方向でのエンジン重量のアンバランスが始動モータの取付けに起因して生じることを防止することができ、しかも発進クラッチすなわち変速機のメインシャフトを比較的高い位置に配置し、クランクシャフトおよび変速機間の伝動構造をコンパクトに構成することができる。

【 0 0 8 3 】

また請求項 2 記載の発明によれば、発進クラッチすなわち変速機のメインシャフトをより高い位置に配置し、クランクシャフトおよび変速機間の伝動構造をよりコンパクトに構成することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

エンジンの側面図である。

【図 2】

図 1 の 2 - 2 線断面図である。

【図 3】

図 2 の要部拡大図である。

【図 4】

図 1 の 4 - 4 線拡大断面図である。

【図 5】

図 2 の 5 - 5 線拡大断面図である。

【図 6】

図 2 の 6 - 6 線断面図である。

【図 7】

ねじ式リフタの拡大縦断面図である。

【図 8】

オイルポンプからメインギャラリおよびサブギャラリまでのオイル供給系統を示す図である。

【図 9】

クランクケースを図 1 の 9 矢視方向から見た図である。

【図 1 0】

図 6 の 1 0 - 1 0 線断面図である。

【図 1 1】

図 2 の 1 1 - 1 1 線断面図である。

【図 1 2】

図 1 1 の 1 2 - 1 2 線断面図である。

【図 1 3】

発電機カバーを図 1 2 の 1 3 - 1 3 線矢視方向から見た図である。

【符号の説明】

- 1 5 . . . エンジン本体
- 2 1 . . . クランクケース
- 2 7 . . . クランクシャフト
- 2 9 . . . オーバーランニングクラッチ
- 3 4 . . . 始動モータ
- 3 5 . . . 始動歯車伝動装置
- 3 6 . . . 変速機
- 3 7 . . . メインシャフト
- 3 9 . . . 発進クラッチ

5 8, 5 9 . . . 歯車

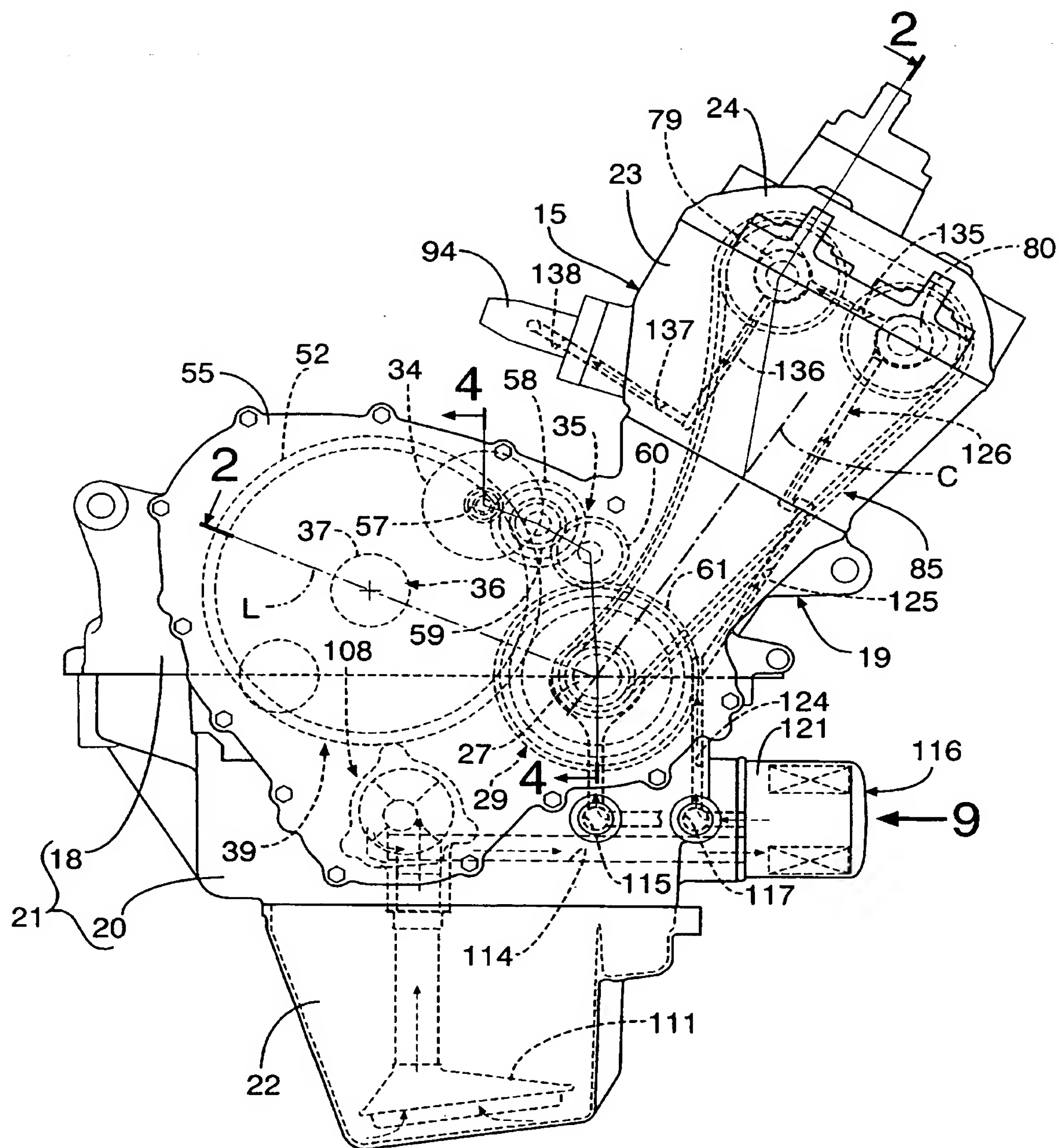
6 2 . . . 回転軸

6 6 . . . ロータ

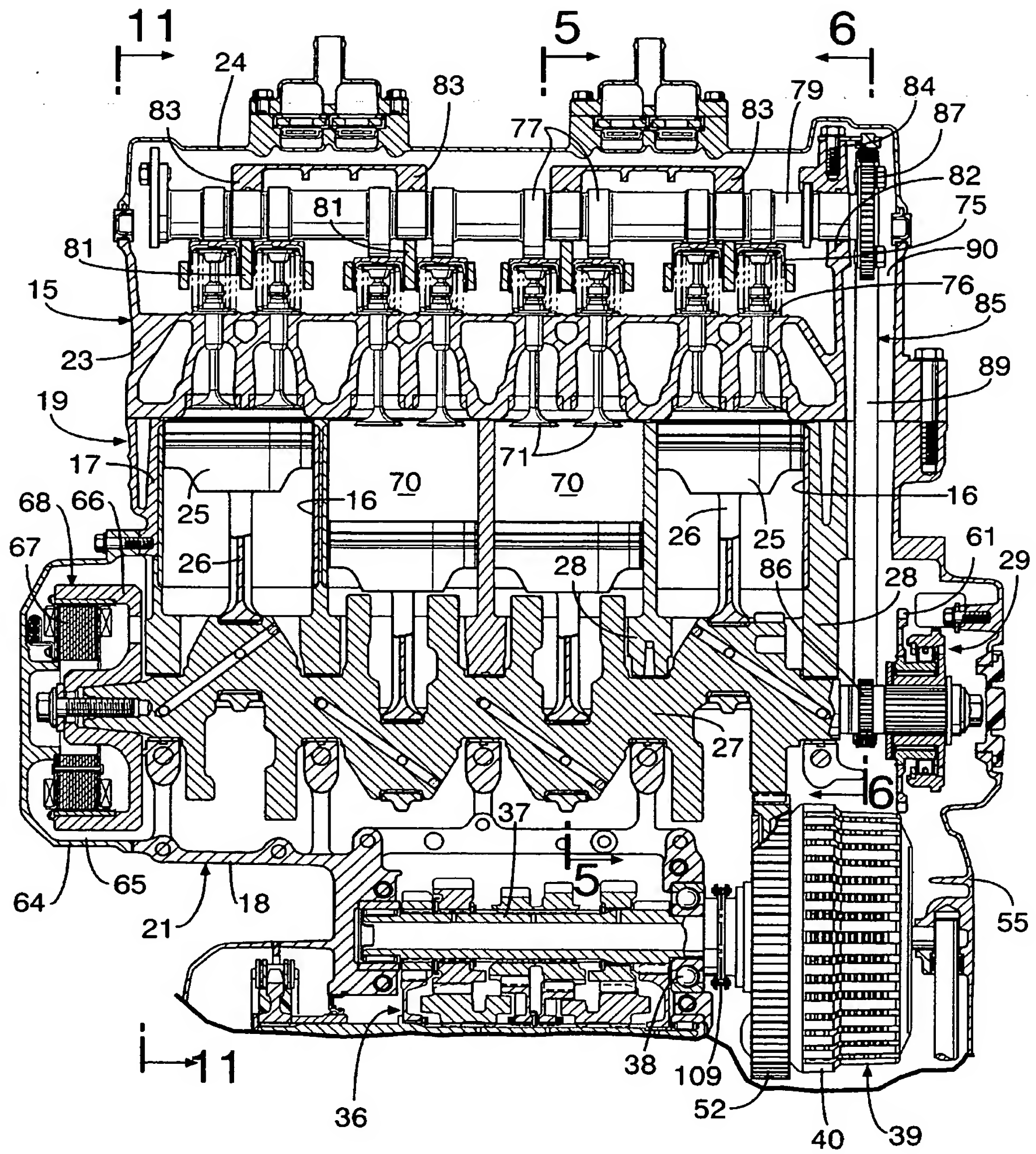
6 8 . . . 発電機

【書類名】 図面

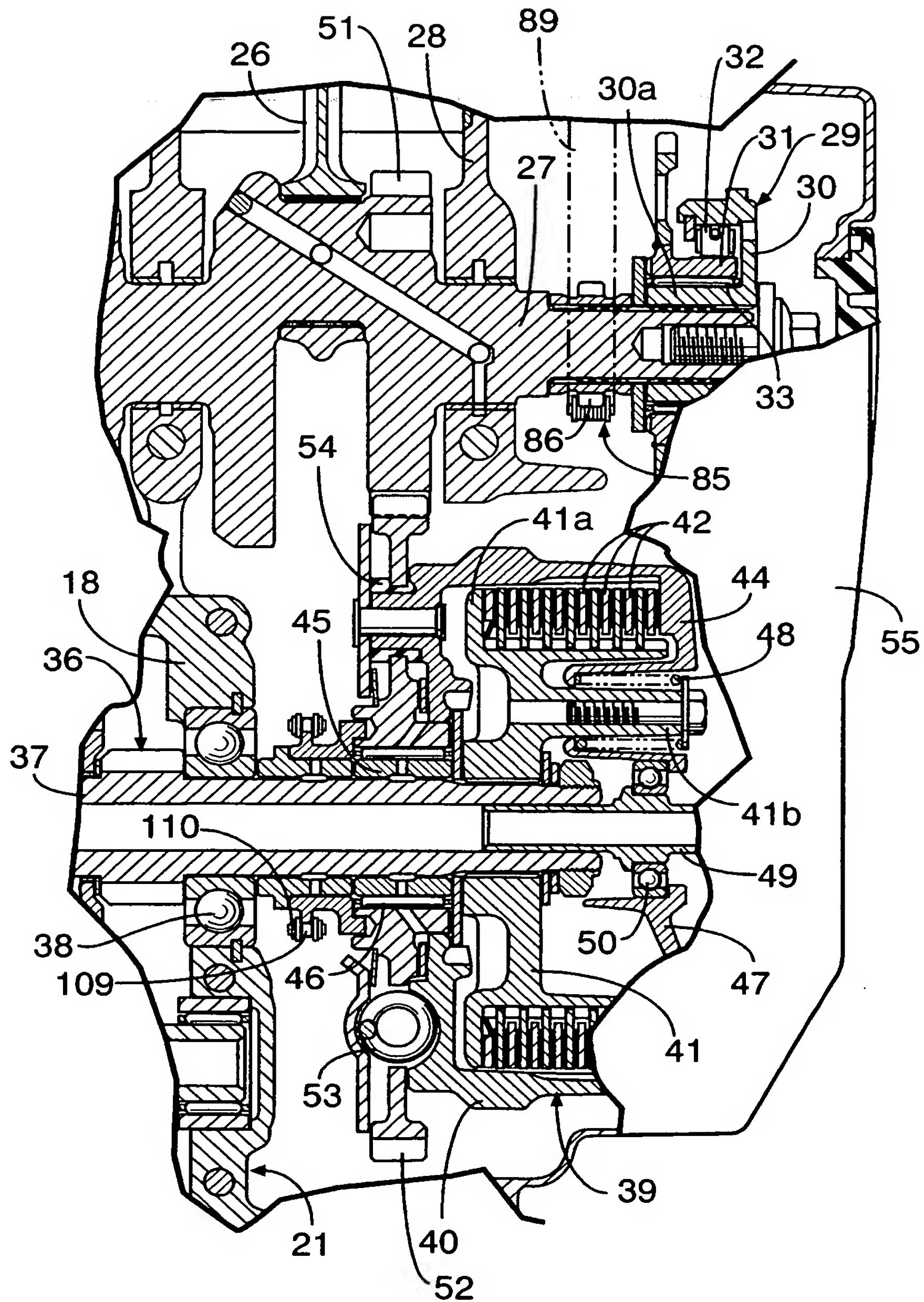
【図 1】



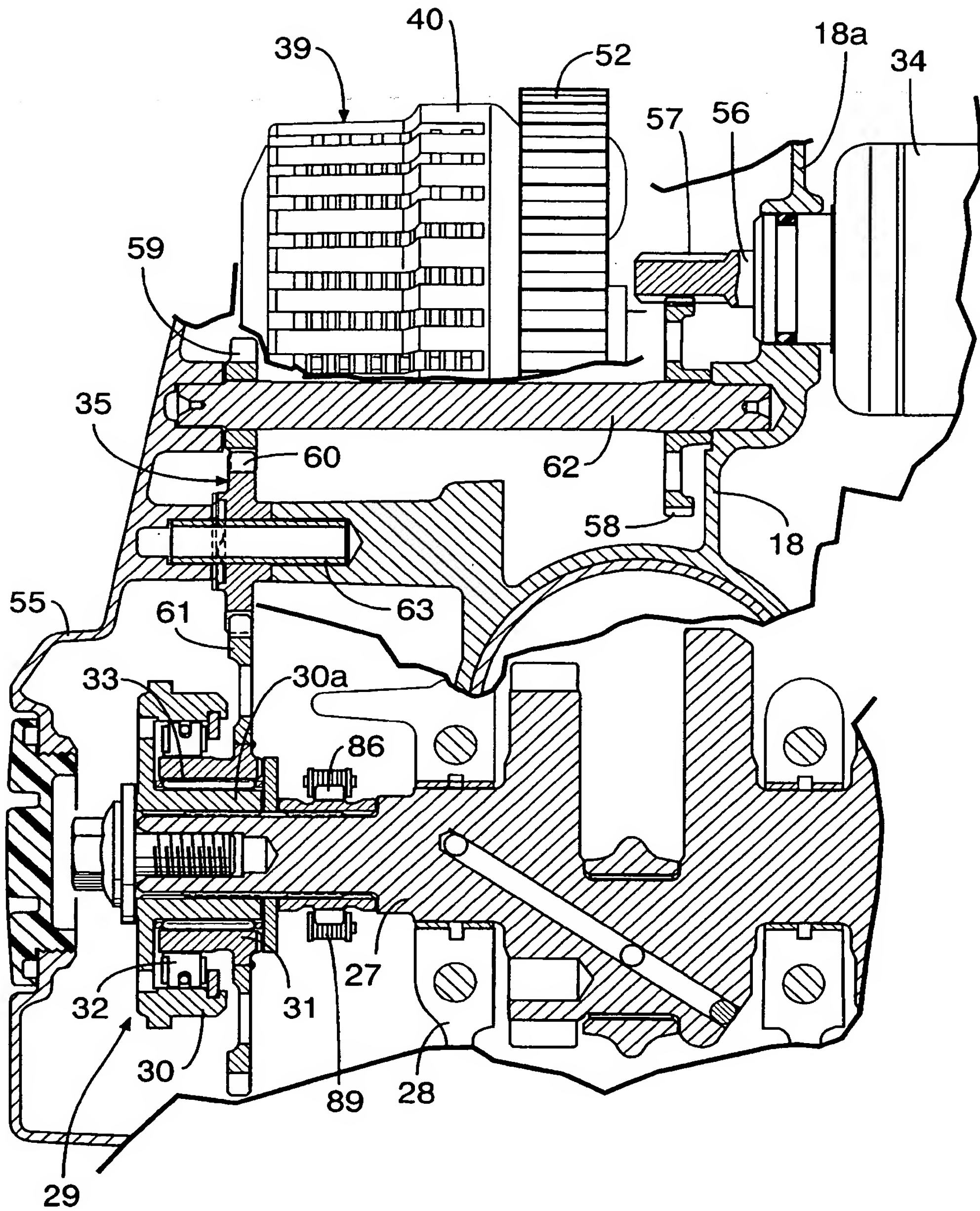
【図 2】



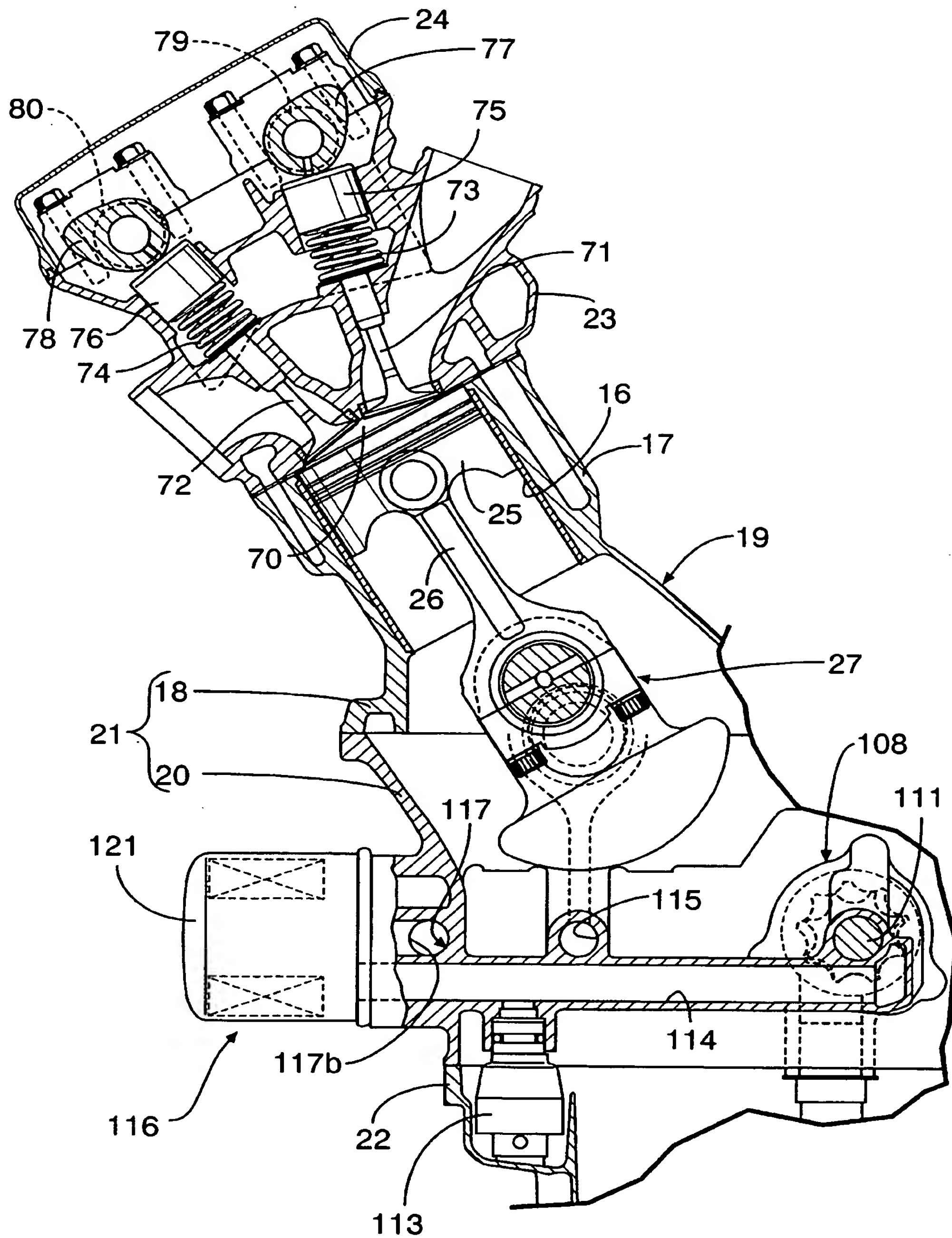
【図 3】



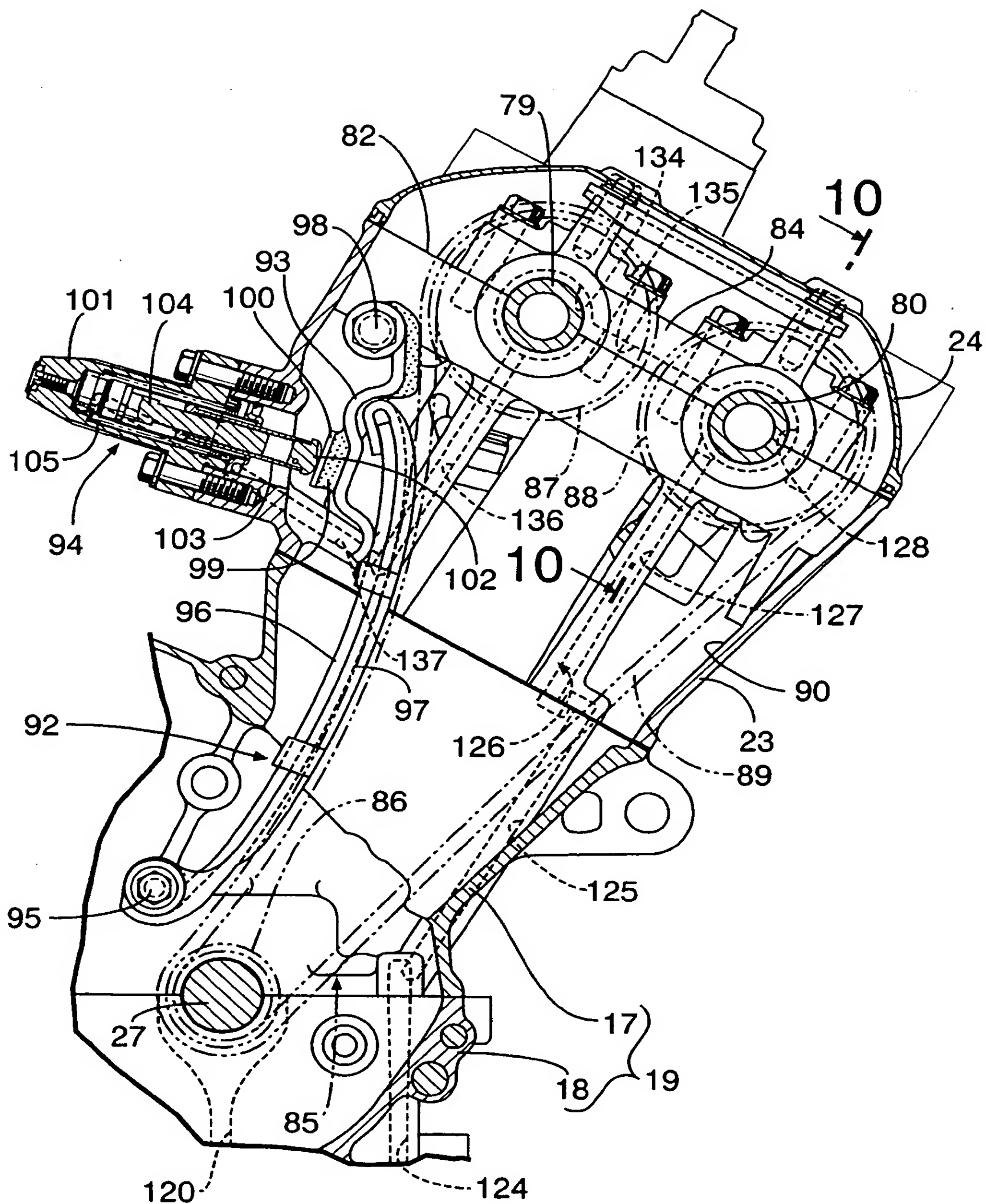
【図 4】



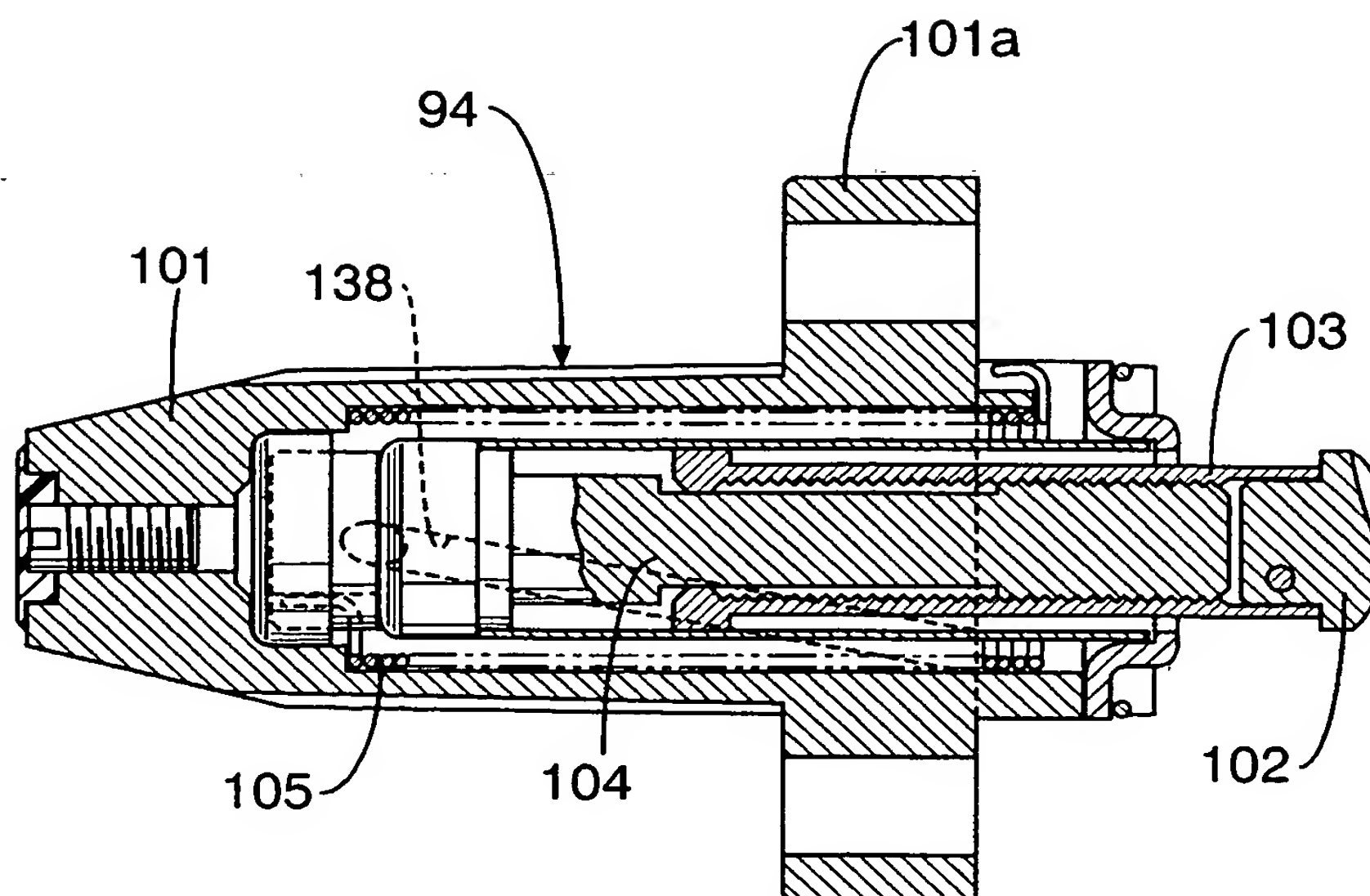
【図 5】



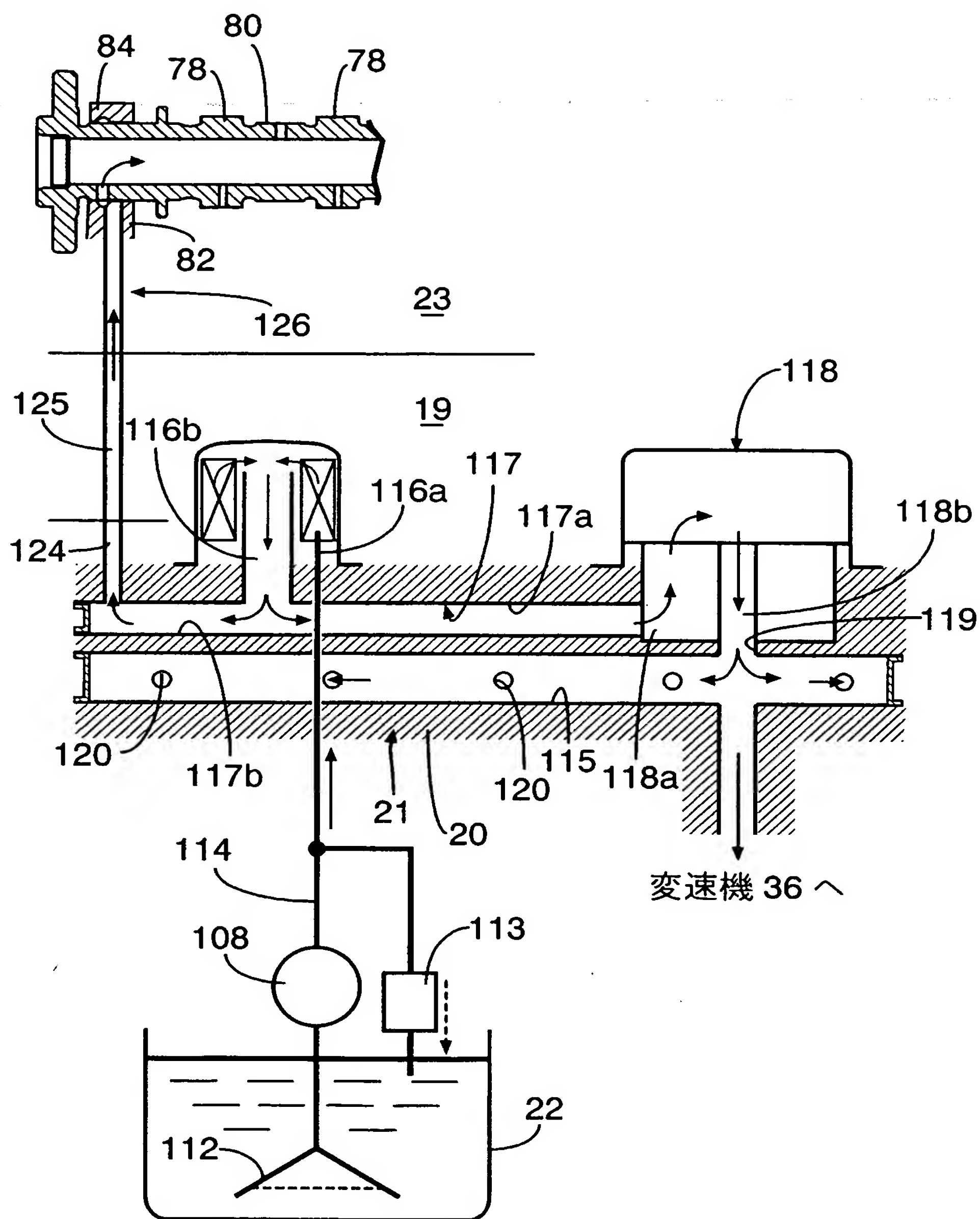
【図 6】



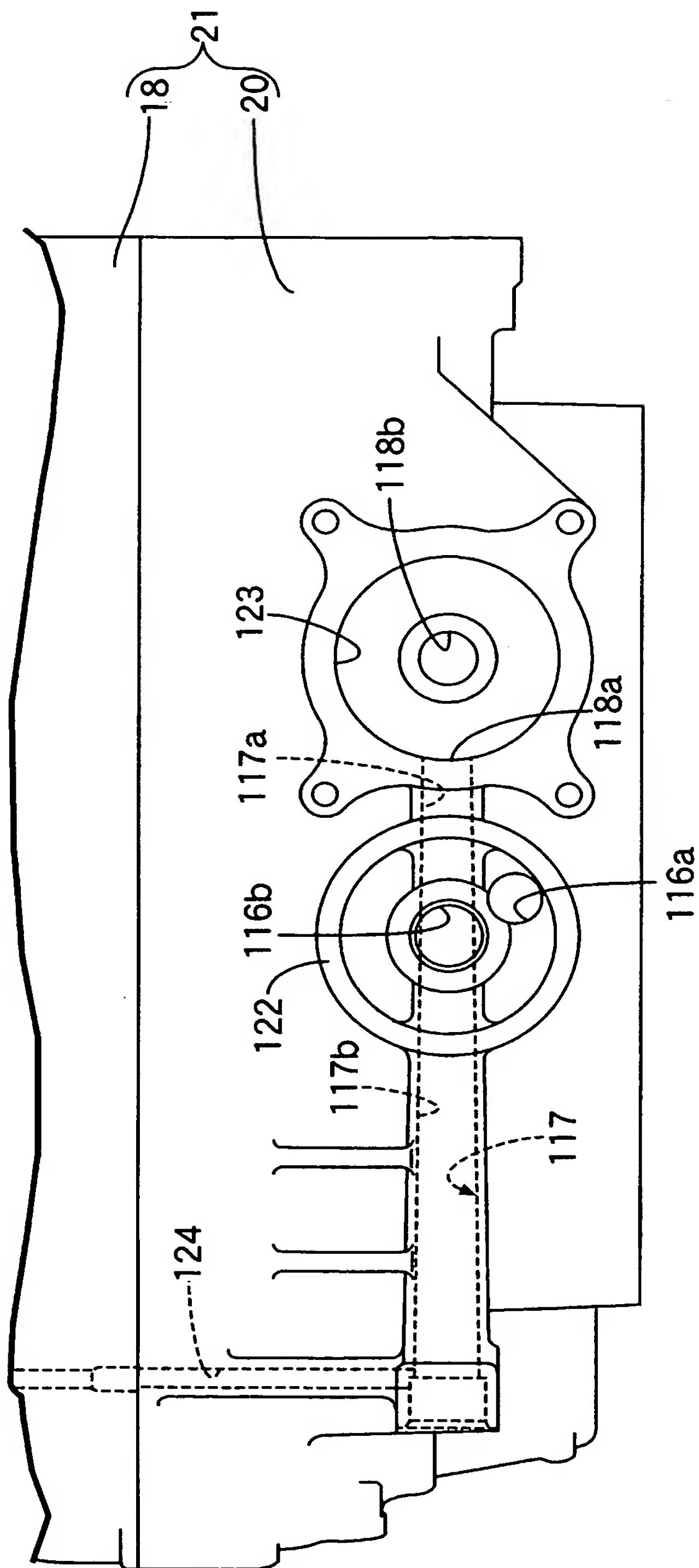
【図 7】



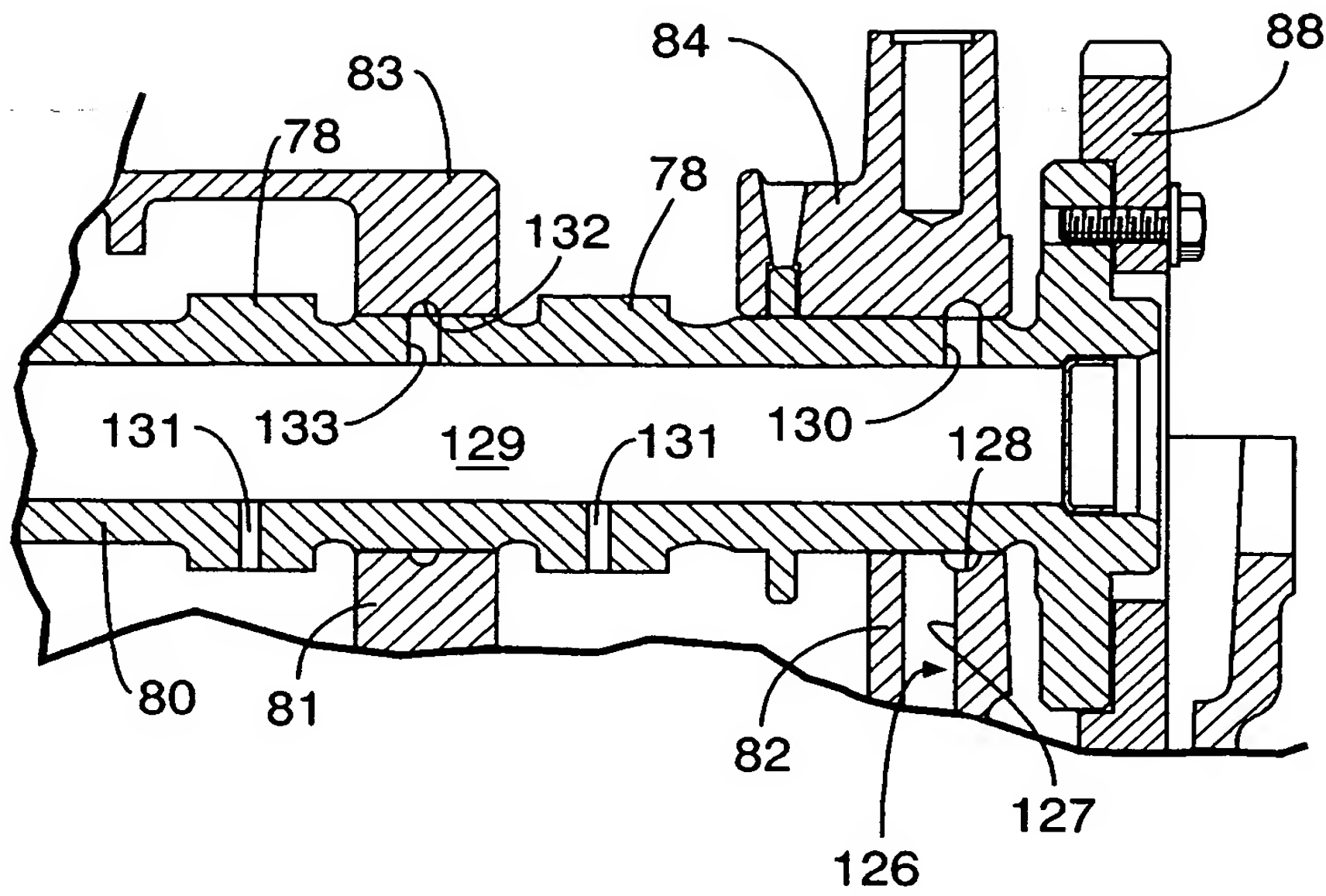
【図 8】



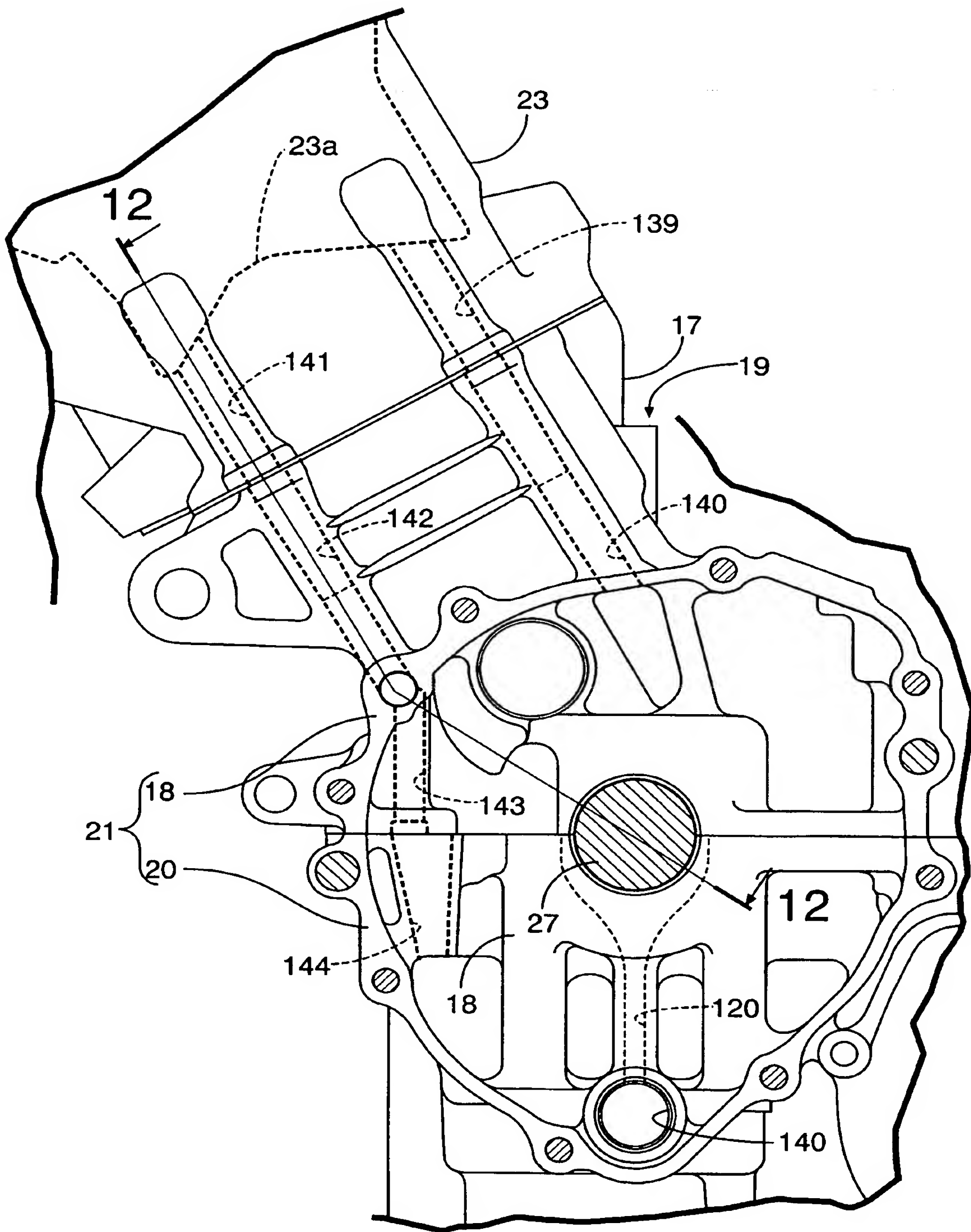
【図 9】



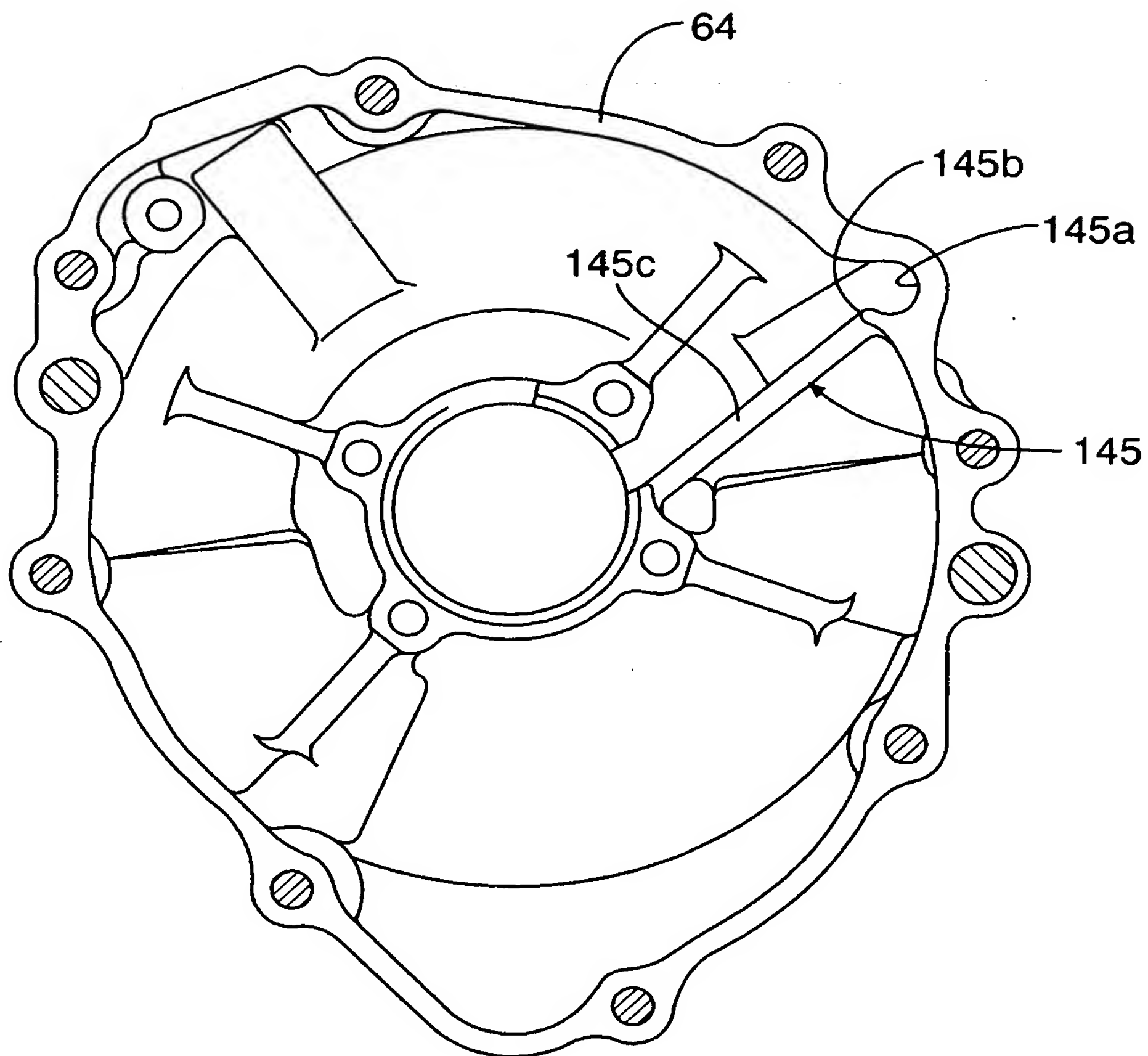
【図 10】



【図 11】



【図 13】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 クランクシャフトに、発電機のロータが連結されるとともに、始動モータからの回転動力を前記クランクシャフトに入力するためのオーバーランニングクラッチが装着され、変速機が備えるメインシャフトの一端に発進クラッチが装着される車両用エンジンの始動装置において、発電機の部分でのエンジン本体の張出量を小さく抑える。

【解決手段】 始動モータ 3 4 が、クランクシャフトの軸線に沿うエンジン本体の略中央部に取付けられ、発進クラッチ 3 9 を始動モータ 3 4 との間に挟む位置でオーバーランニングクラッチ 2 9 がクランクシャフト 2 7 の一端部に装着され、発進クラッチ 3 9 を跨ぐ回転軸 6 2 の両端部にそれぞれ固着される歯車 5 8, 5 9 を含む始動歯車伝動装置 3 5 が始動モータ 3 4 およびオーバーランニングクラッチ 2 9 間に設けられ、発電機のロータがクランクシャフトの他端部に連結される。

【選択図】 図 4

特願 2 0 0 2 - 2 6 6 0 7 0

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名

本田技研工業株式会社